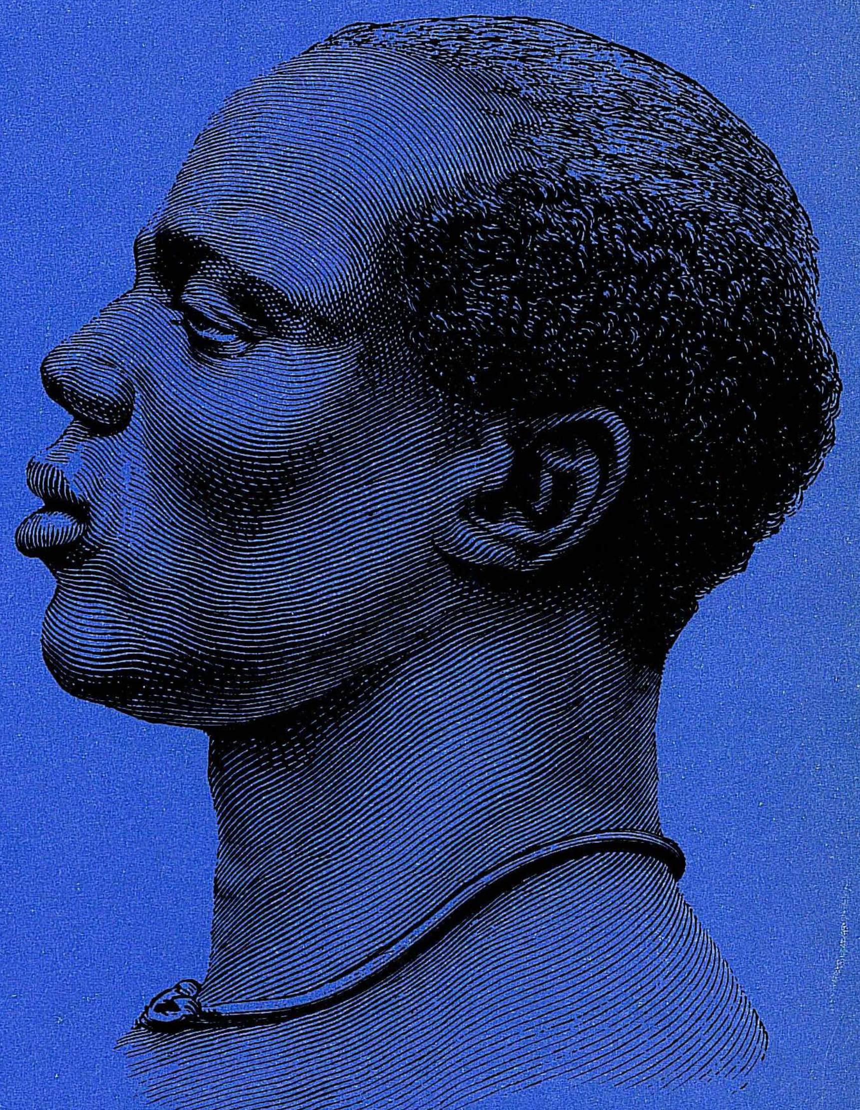
# Amos y esclavos



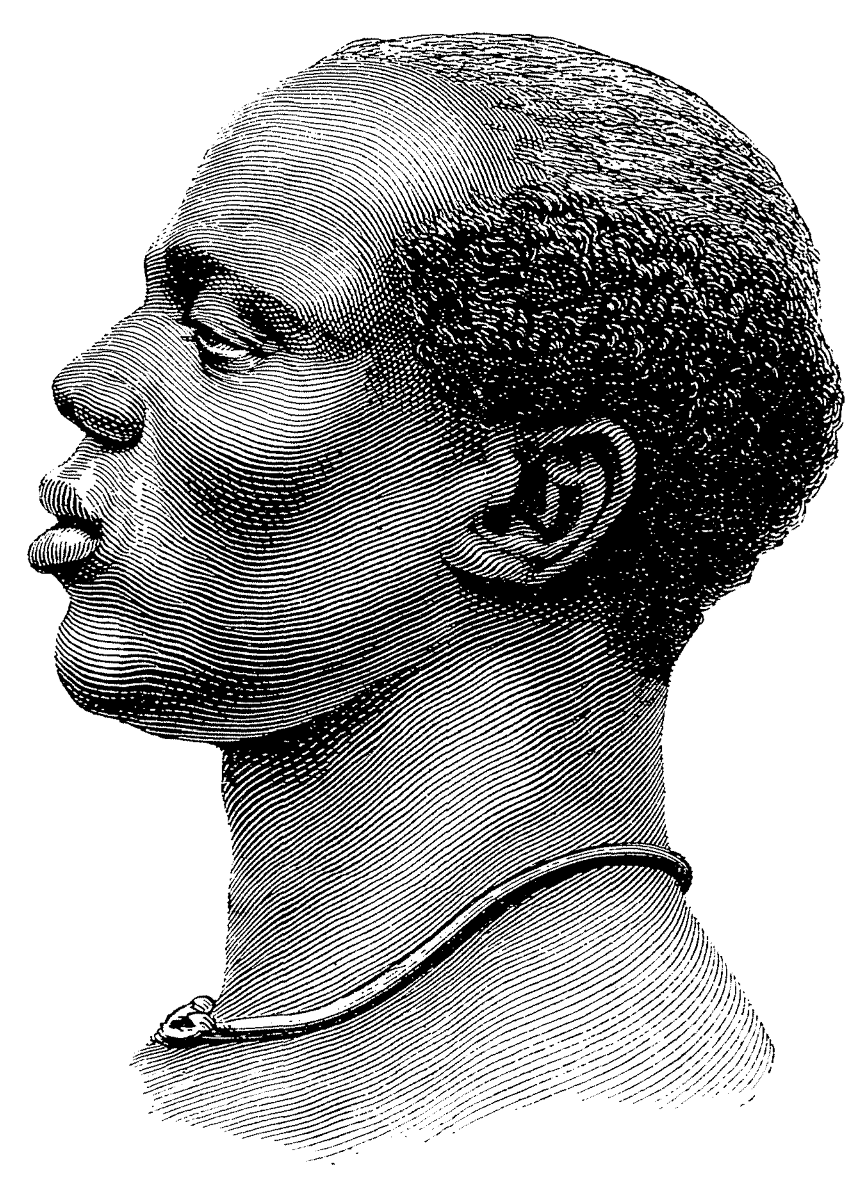







Agustín Beraza

# Amos y esclavos



**Agustín Beraza**

## La esclavitud en América

La esclavitud ha sido una forma de servicio forzado, que existió desde la más remota antigüedad, extendiéndose a los continentes africano, asiático, europeo y, posteriormente, al americano.

Desde que el hombre adquirió cierto dominio sobre la naturaleza, lo usó para fortificarlo y desarrollarlo más aún y para ello necesitó y obtuvo, el elemento que constituyó la base de sustentación del mismo: *el esclavo.*

Egipto, Fenicia, Babilonia, Asiria, Persia, Atenas, Esparta y Roma fundamentaron su poder económico-político en una masa de trabajadores forzados.

La antigüedad clásica contempló la esclavitud como un hecho socio-económico benéfico para la comunidad y encontró panegiristas que lo justificaron. Aristóteles exaltó el sistema sosteniendo que la razón de ser de la esclavitud estribaba en dos fundamentos: primero, en que la organización económica de la sociedad necesitaba forzosamente de una mano de obra servil, que la emancipase de los menesteres materiales, para llenar los fines superiores de la inteligencia y, segundo, en la condición moral e intelectual de aquellos a quienes la propia naturaleza había condenado, por ser seres inferiores, a la servidumbre.

Allí surgió el concepto de la inferioridad de determinadas razas humanas, principalmente la negra, que luego se extendió a la indoamericana, pero asimismo debemos destacar que también existió la esclavitud de elementos de la raza blanca, a la que oportunamente nos referiremos.

El concepto de las razas superiores, sirvió para justificar la existencia de esclavos y siervos, al servicio de amos poseedores de dilatadas extensiones de tierra, destinadas a la producción. El trato que recibieron, los derechos atribuidos a los propietarios, determinaron que la historia de la esclavitud, fuera la historia de las razas sometidas. Esparta y Roma son ejemplos que muestran, hasta la evidencia, que las masas esclavizadas eran capaces, insurreccionadas, de comprometer seriamente la estructura del Estado.

El advenimiento del Cristianismo incorporó, respecto al tema, nuevos conceptos reñidos, en absoluto, con el tráfico y los Papas Alejandro III y Urbano VII, llegaron a proclamar, enfáticamente, que la naturaleza no había creado esclavos, pero naturalmente fue predicar en el desierto y el tráfico, por el contrario, se fortificó más aún. Pese a que, en el año 1741, el Papa Benito XIV, repitiendo los conceptos y el contenido de la Bula del 22 de abril de 1689, condenó acerbamente la trata de negros, no encontró eco entre las potencias esclavistas.

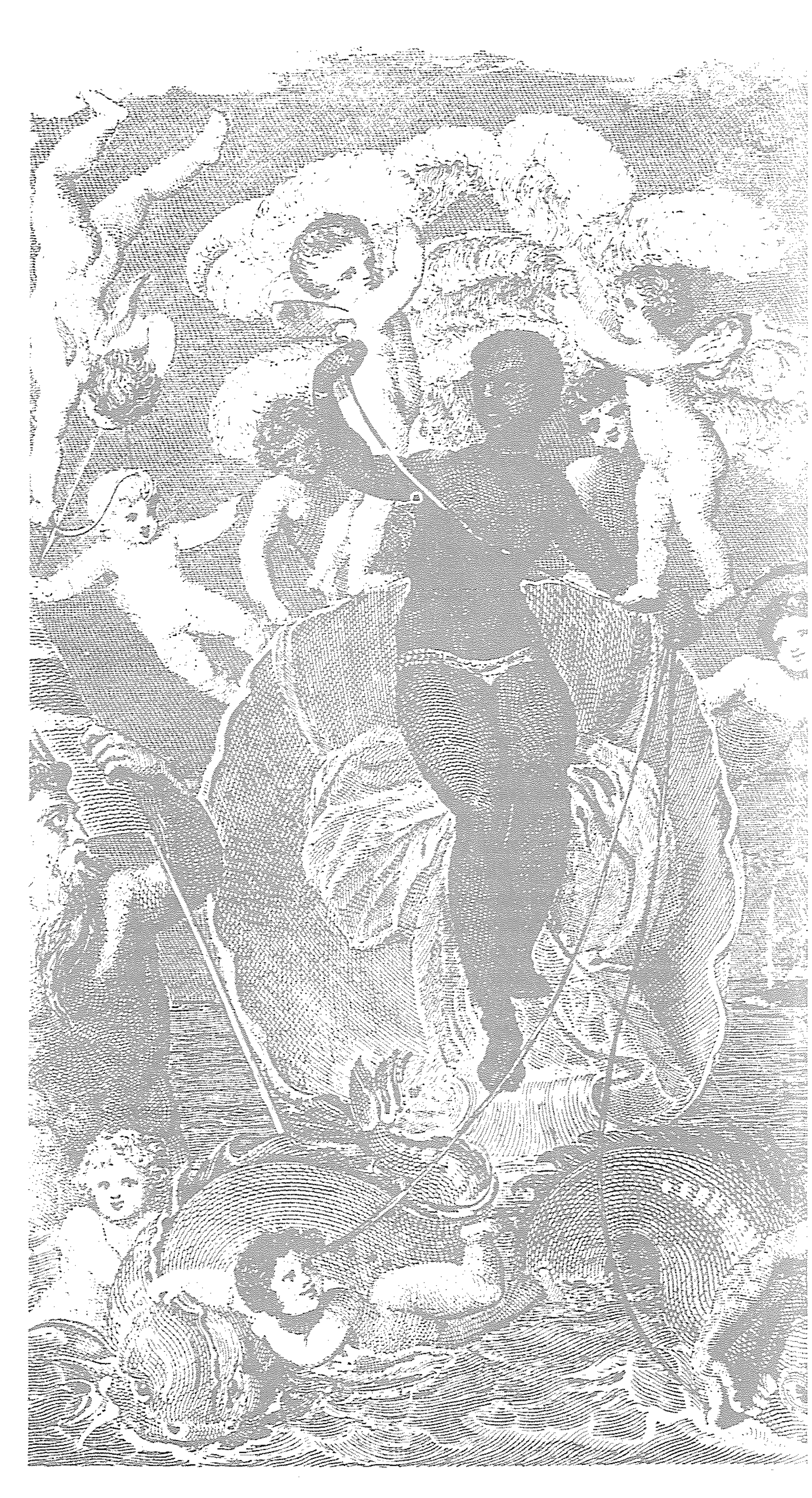
La conquista del norte del Africa, ofreció a los romanos un inagotable mercado de esclavos, etíopes, negros y mauritanos, pero fueron largamente superados por los árabes y berberiscos, que ejercieron un doble tráfico esclavista: vendían africanos a los europeos y pirateaban, a la manera fenicia, en el Mediterráneo, apresando tripulaciones y poblaciones cristianas ribereñas, que vendían luego en los mercados africanos.

En la Edad Moderna y a partir del siglo XVI y durante los siglos XVII, XVIII y buena parte del XIX se mantuvo en vigor el concepto de la legitimidad del tráfico de esclavos, justificado por las potencias más poderosas de Europa, porque así convenía a los intereses de su política económica. La mentalidad de la época no tuvo escrúpulos en admitir esa tremenda forma de sometimiento y explotación del hombre por el hombre, ni alcanzó a percibir, ni en lo más recóndito de su pensamiento el horrendo atentado que se llevaba a cabo contra los derechos humanos. Por el contrario, los progresos de la técnica en la explotación de la caña de azúcar, el algodón y la minería, exigían mayores contingentes de mano de obra servil, con lo que el tráfico alcanzó proporciones desconocidas.

Durante el siglo XV, al avanzar los portugueses a lo largo del litoral occidental africano y afincarse allí, creando establecimientos comerciales, aparece un nuevo competidor en el tráfico. Puede señalarse el año 1444 —fecha de la fundación de la colonia de Elmira por la Compañía de Lagos— como el comienzo de la introducción de esclavos africanos en Portugal, destinados a faenas rurales, tanto en la metrópoli como en la Isla de Madera, donde quedaron adscriptos a las faenas de las plantaciones de caña de azúcar y a los trapiches.

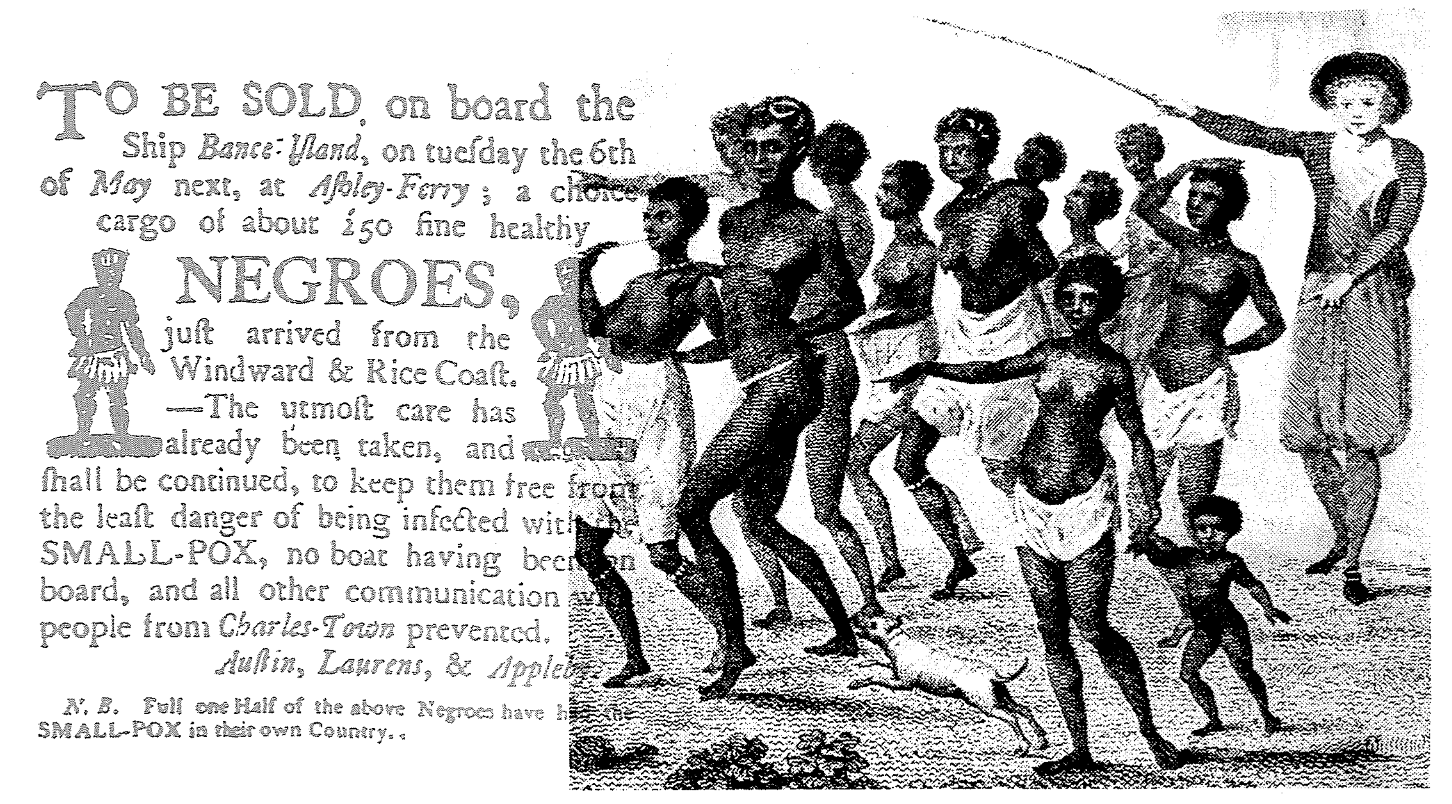
Este tráfico regular lo inicia Antón González, descargando en Lisboa los esclavos que apresara en la Costa de Oro. Entre los años 1450 y 1455, fueron vendidos en el mercado de esta ciudad 4.000 africanos, circunstancia que se acentuó cuando se fundaron los establecimientos de Sierra Leona, Guinea, Cabinda, Loanda y Angola.

Pero pronto entró en la competencia España y a mediados del siglo XVI, el comercio de negros ya constituía un tráfico regular entre este país y el Caribe y entre Por-



*"El viaje de la Venus negra de Angola a las Indias Occidentales".*

*(Grabado de Bryan Edwards, Londres, 1819).*




*Grupo de negros recien desembarcados prontos para su venta en pública subasta.*

tugal y Brasil. Los centros del comercio fueron Sevilla y Lisboa, convertidos en emporios de esclavos y sus apéndices fueron las islas Azores y Canarias.

No les fue en zaga Inglaterra y algunos de sus negreros alcanzaron fama y provecho, como Sir John Hawkins Almirante de la Flota, protegido de la Reina y proveedor de las Colonias de América del Norte. La trata de negros lejos de considerarse en aquella época, como cruel e infamante, se tuvo en la Corte Inglesa, por obra de interés nacional, como una cruzada digna de encomio. Tan extraviado estaba el espíritu de la humanidad en el siglo XVI y tan mal definidos los derechos del hombre.

Los cuatro grandes países esclavistas, fueron las cuatro grandes naciones colonizadoras: España, Portugal, Inglaterra y Holanda. Las dos primeras potencias consideraron y consintieron la trata con ciertas limitaciones. Holanda e Inglaterra la iban a realizar en gran escala y sin ninguna clase de limitaciones ni consideraciones para el negro, aplicando el concepto sajón de que *el esclavo es cosa que pertenece a su dueño.*

Los códigos de esclavitud de los portugueses y españoles fueron los más humanitarios y establecían, en cierta manera, la protección del esclavo. Fueron redactados bajo la influencia de las nuevas doctrinas de la Iglesia Católica, impulsada por personalidades tan destacadas como Fray Diego de Avendaño y Bartolomé de Albornoz y continuada por Fray Benito de la Soledad y, particularmente, por el jesuita Alfonso de Sandoval, ilustre precursor del movimiento antiesclavista del siglo XIX.

Esta corriente de pensamiento influyó decididamente en la legislación española, especialmente durante el reinado de Carlos III. Los esclavos en las colonias —en la letra de la ley— pudieron comprar su libertad, casarse, rescatar a su mujer y a sus hijos y, en el caso de malos tratos, reclamar ante las autoridades judiciales locales. Se llegó a reglamentar el modo de reducir a los que huían de sus amos —en alguna circunstancia fueron cazados con perros— y los castigos que se les podía imponer. La ley castigaba severamente a los propietarios que aplicaban torturas a sus esclavos, mutilaciones, o cuando habiendo huido y se les recobraba, se les marcaba a fuego y hierro. "Hasta por un egoísmo bien entendido, dijo el Dr. Felipe Ferreiro, se explica ese procedimiento, hay que tratar bien al negro para que dé buen rendimiento", a la vez que sometía a juicio a aquellos esclavos que delinquían, aplicándoles las penas a que se habían hecho acreedores y que surgían de una sentencia dictada de acuerdo con un proceso regular.

La Ordenanza de Carlos III de 1789, que resumió toda la doctrina española sobre el tema en el siglo XVIII, fue vivamente rechazada por Inglaterra, que llevó sus protestas hasta la Corte de Madrid, por considerarla excesivamente benigna y contraria a sus intereses en las colonias americanas, tanto del continente como del Caribe, donde no sólo existían esclavos negros sino, también, blancos.

Diego Luis Molinari ha destacado, entre muchos, uno de los juicios que él estudió, que se radicó dentro de la jurisdicción de la Justicia criminal: *"1788 Causa criminal contra el negro Joseph Román Otarola por forzador de mujeres. Delito natural".*

A su vez, el Profesor Roberto Matho Regusci, en un trabajo titulado *"Cuando en Montevideo Gobernaba Portugal"*, estudió un expediente judicial radicado en la Es-

cribanía de Gobierno y Hacienda, caratulado "Gob.º Intend.ª de Montevideo. Año 1821. Causa criminal contra las negras María y Encarnación y el mulatillo Luciano, sobre las heridas que infringieron a su ama D.ª Celedonia Wich y Salvañach de que le resultó la muerte".

Del sumario instruido surgieron los castigos físicos y morales que les imponía su ama y los descargos de las acusadas: "Yo la maté porque no hallaba otro arbitrio de sustraerme de los castigos de mi Sra.". La esclava había ya, intentado suicidarse para eludir sus padecimientos: "tirándose un cordón el cuello por no sufrir los rigurosos castigos". Fueron, sin embargo, sentenciadas y, al fin, ejecutadas. Lo risueño del caso, es que el defensor de las acusadas fue el Dr. Lucas Obes quien, en su alegato elaboró un verdadero proceso al tráfico de esclavos, pese a ser un comerciante de vieja tradición en él, ya que figuró entre los más conspicuos traficantes de negros de Montevideo, en todos los períodos, ya fuera en la época de la Colonia, como en la de la dominación portuguesa y brasileña.

En lo que se refiere a la situación común del esclavo, en América, bajo sus amos españoles, varió, en la práctica, en razón de la benignidad general del tratamiento de la dureza del mismo.



*El niño esclavo era un capital a custodiar y a incrementar.*

## La lucha por la libertad

Podemos afirmar que las sublevaciones de la raza sometida, durante el período colonial fueron, contra todo lo afirmado, frecuentes y cruentas, salvo en el Río de la Plata donde el esclavo fue excepcionalmente tratado con dureza. Antes bien, existen innumerables comprobaciones de lo expresado anteriormente. Entre muchas se puede citar las expresiones que usara el General Francisco Xavier de Viana, próximo a su muerte y redactado ya su testamento, dictó una *Memoria* —biografía de su vida— destinada a sus hijos. Este documento, por tantos aspectos singular, consigna respecto al tema una precisión de muy importante valor. Expresó allí que siendo niño era *"llevado de la mano por un negro de respeto"*, a la escuela de primeras letras, de su maestro el presbítero Manuel Díaz Valdez. Tal era la relación normal de esclavo a amo, en el Montevideo colonial.

Pero en otras regiones donde la crueldad de los amos españoles fue notoria, la persistencia y el número de las sublevaciones de los negros esclavos, causó tales perturbaciones que merecerían una historia aparte. El gran problema de las autoridades españolas en las zonas tropicales, fue lo que se llamó el *cimarronaje*. Cimarrón es el esclavo huido de su dueño, que rompiendo todo lazo de sujeción, se independiza y se asocia con otros de su misma condición, se defiende de sus perseguidores en una lucha tremenda, en la que la vida y la libertad son el precio de su rebeldía.

El ambiente, la geografía, el clima, la alimentación fácil y la promiscuidad, aseguraban la permanencia de comunidades negras al amparo de las grandes selvas, en lugares de muy difícil acceso y lejos de las rutas de comunicación normales. Otros factores climáticos y agrícolas, sequías, malas cosechas —el hambre ha sido siempre mala consejera— propendían al estallido de motines e insurrecciones masivas y las consecuencias fueron los ataques, saqueos, robos y asesinatos perpetrados sobre las poblaciones blancas circunvecinas.

No se crea que estos hechos tuvieron realización tardía, al contrario, sus primeras manifestaciones son del año 1537, fecha en que se insurreccionaron los esclavos de México, en 1538 lo hicieron los de Cuba, en 1546 los de la Española, en 1548 el hecho se repitió en Honduras y en 1550, se produjo en Santa Marta.

Quienes han estudiado este aspecto insurreccional de la esclavitud en el período colonial, destacan que su origen debe buscarse, primero en la crueldad y malos tratos y, segundo, ya en el siglo XVIII, en función de un nuevo impulso, esta vez ideológico. Estas últimas insurrecciones ocurrieron bajo la inspiración de las ideas difundidas en América sobre la Revolución Francesa y tuvieron dos escenarios separados por miles de kilómetros —Venezuela y el Río de la Plata— lo que nos induce a sostener la ninguna vinculación entre ambos.

La caída de Robespierre y la instalación del Directorio en 1794, determinó que fueran deportados al Presidio de Cayena, los más activos dirigentes jacobinos de la oposición. Algunos lograron evadirse y cruzar al continente, en Venezuela, de donde pasaron a la Península de Coro, donde influyeron de tal modo entre los esclavos mestizos, que se levantaron en armas *"para imponer la Ley de los franceses"*, en el valle de Curimagua.

La presunta conspiración y consecuente revolución de los negros de Buenos Aires, que debió estallar el Viernes

Santo de 1795, fue producto, más de las sospechas y de la actitud reaccionaria de las autoridades virreinales, que de hechos reales, aunque las ideas de la Enciclopedia y de la Revolución Francesa, eran materia recibida entre todas las clases de la población.

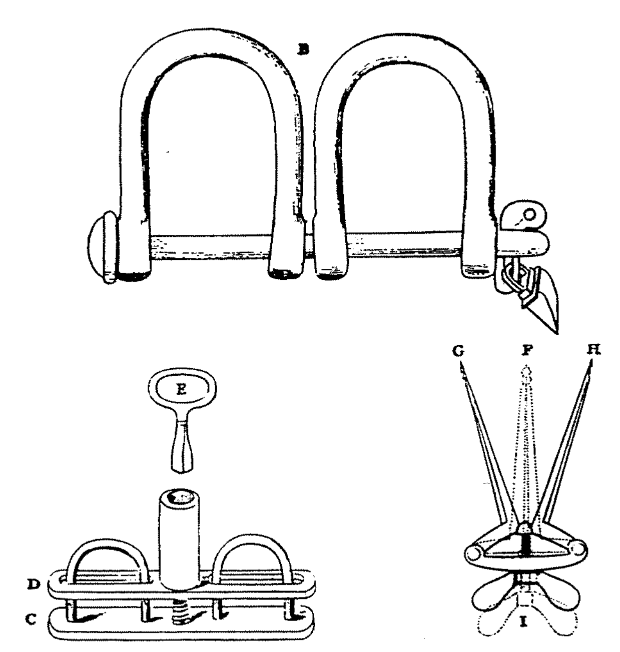
En cambio es sorprendente, la primera insurrección masiva de esclavos en la Banda Oriental, ya que se alimentó de las mismas ideas. Coincidentemente con la fecha arriba mencionada, un grupo de esclavos rompió la sujeción a sus amos y se dirigió a las costas del Río Yi, al Monte Grande, donde fundaron una *República Negra Independiente,* constituida bajo el lema de *Libertad, Igualdad y Fraternidad.*

No hay que olvidar que en ese momento y como resultado de la Paz de Basilea, Montevideo era el puerto corsario de Francia en América del Sur y que ello acentuó la penetración ideológica a través de la presencia de tripulaciones y oficiales que no trepidaron en difundir el ideario de la Revolución y hacer circular subrepticiamente impresos de aquel origen, con grave perturbación para las autoridades y población.

El estallido de la Revolución encabezada por Don José Artigas en 1811, determinó entre los integrantes de la raza negra, una grave conmoción, ya que vieron llegado el momento de su liberación. Se incorporaron masivamente a aquélla, formando en las filas de sus ejércitos, buscando, instintivamente, la materialización de su derecho natural a la vida y a la libertad, que les aseguraba la Revolución. Quien denunció este hecho fue el Jefe del Apostadero Naval de Montevideo, Capitán de Navío, José María Salazar. En los informes a sus superiores decía: *"sólo podía contarse con 20 o 25 negros esclavos de más de ochocientos que fugados del dominio de sus amos habían encontrado refugio en dicho ejército".*

Posteriormente y reconocida su situación y condición de hombres libres, con todos los tributos y derechos que les eran propios, los Jefes de los Ejércitos, atendieron a la regularización de esa situación. El General Diego de Souza en un oficio al Conde de Linhares, le expresaba el 20 de agosto de 1811, que *"Rondeau les mandará dar Cartas de Libertad".* Y cuando a raíz de la celebración del Tratado de Pacificación del 20 de octubre de 1811, sobrevino aquel movimiento masivo del pueblo oriental, que buscaba, en otras tierras, salvaguardar su libertad, volvió en la documentación oficial de la época, a mencionarse la situación de los negros esclavos de la Banda Oriental. Otra vez el Jefe del Apostadero Naval, vocero de una sociedad clasista y conservadora, manifestó el resentimiento y la confusión que la actitud de aquéllos, incorporados a la Revolución, determinaban dentro de los cuadros de la economía colonial, diciendo: *"Se han llevado sobre mil esclavos de ambos sexos que son la riqueza y brazos de estos hacendados".*

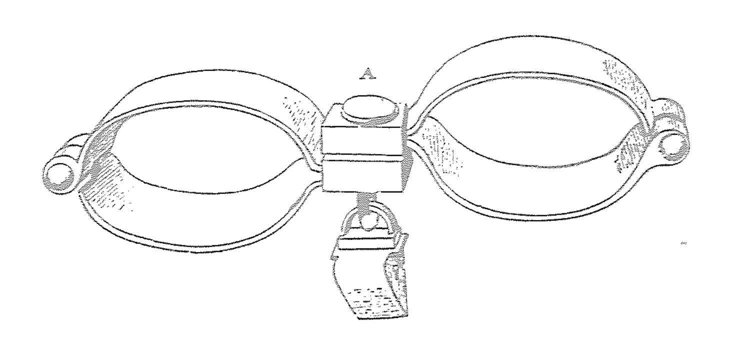
Pero si aquéllos habían adherido a la Revolución, formando en su Ejército, hubo otros que no lo hicieron, no dudando en permanecer junto a sus amos, para acompañarlos en la emigración. De la compulsa que surge del *Padrón de las Familias Emigradas de la Banda Oriental,* se puede verificar la existencia de 374 esclavos varones y de 133 esclavas mujeres. Debe, asimismo, destacarse la precisión que se hace respecto a uno de los emigrantes, que marcha acompañado por su mujer: "Joaquín Luna negro María Gómez".




*Instrumentos de torturas para esclavos: B) grilletes; C-E) empulgueras; F-I) aparato para abrir bocas cerradas.*

Es evidente que se trata de un ex esclavo, *un negro libre,* cabeza de familia.

En las Colonias Inglesas la situación del esclavo fue sumamente penosa, dadas las condiciones de opresión y de crueldad características del tratamiento que aquél recibía. Son innumerables las versiones recogidas y documentadas sobre estas circunstancias. Algunas, recogidas en obras literarias, han alcanzado jerarquía y renombre universal, cocomo la de *Enriqueta Beecher Stowe, La Cabaña del Tío Tom,* en que, con insólito patetismo, se denunció una situación imposible de sobrellevar y de tolerar, ya que los hombres esclavizados vivían en una condición infrahumana.




*A) esposas.*

## FIESTAS DE NEGROS

Los negros esclavos o libertos celebraban periódicamente reuniones —candombes— que tenían lugar normalmente en extramuros, al son de tamboriles y marimbas.

Cada nación tenía su sede: congos, benguelas, minas, cabindas y angolas, se entregaban a la danza, en medio de cánticos, acompañados con las palmadas cadenciosas de los actores.

Se bailaban tangos, chinchiría chindá, tam tam, hasta la puesta del sol, en medio de la algarabía y libaciones que acentuaban aún más, el bullicio propio de la fiesta.

Los *tíos* lucían sus casacas, levitas, corbatines, bicornios o galeras altas y las negras sus vestidos, blondas, cinturones, collares, sombrillas, etc., de un abigarrado colorido.

Cada sala tenía su trono con dosel y cortinajes y el altar de San Antonio o San Baltasar y a la puerta el platillo que recibía las ofrendas de los asistentes, bajo la custodia del *capitán*, guardián de la puerta y de la colecta.

En los tronos aparecían sentados con grave actitud los Reyes, como los tíos Francisco Sienra, José Vidal o Antonio Pagola, con sus charreteras en los hombros, las casacas galoneadas, pantalón blanco y faja negra y a su lado las Reinas, como las tías Felipa Artigas, Petrona Durán o María del Rosario, que unía a su rango, el prestigio de ser la mejor pastelera de Montevideo, rodeados todos por las princesas y camareras que atendían el ceremonial.

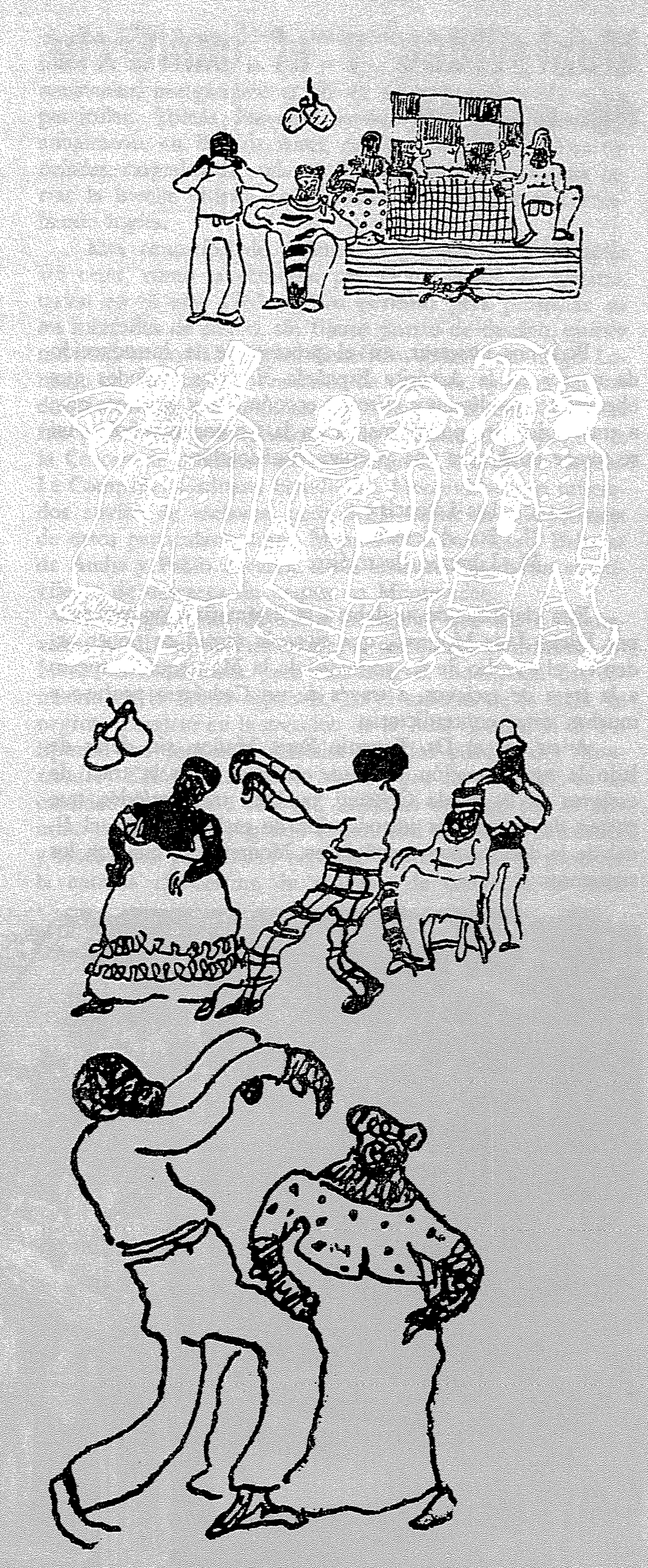
Otra fiesta de gran significación entre los negros de Montevideo fue la celebración del día 6 de enero, en el que se rendía culto a San Baltasar, santo negro, en la Catedral, asistiéndose a misa a la hora 10.

"El 6 de enero, día de Reyes, unas raras ceremonias atrajeron mi atención. Todos los negros nacidos en la costa de Africa se congregaban por tribus, cada una de las cuales elige un rey y una reina. Ataviadas de la manera más original con las ropas más brillantes que pudieron encontrar y precedidas por todos los *súbditos* de las tribus respectivas, estas majestades de un día concurren primero a misa, luego pasean por la ciudad y, congregadas por último en la plazoleta del mercado, ejecutan, cada cual a su modo, una danza característica de su país. Allí he visto sucederse rápidamente bailes guerreros, simulacros de faenas agrarias y las figuras más lascivas. Allí, más de 600 negros parecían haber recobrado por un momento su nacionalidad, en el seno de una patria imaginaria, cuyo solo recuerdo, al lanzarlos en medio de aquellas bulliciosas saturnales de otro mundo, les hacía olvidar, en un solo día de placer, los dolores y privaciones de largos años de esclavitud. Dichosa indiferencia por la desgracia que constituye la base de su carácter y que, lejos de absolver a sus verdugos, agrava aún más sus errores a los ojos de la Humanidad, al mostrar qué fácil sería suavizar, sin comprometer sus propios intereses, los males de sus pacientes víctimas". Tal el testimonio del viajero francés, Alcides D. D'Orbigny, quien visitó Montevideo en el año 1827.

Terminada la ceremonia, se dirigían en corporación y por naciones, a la residencia de las autoridades. Luego de 1830, a la del Presidente de la República, quien los recibía rodeado de sus Edecanes. También visitaban a los Ministros, al Vicario y Jefes Militares. Ratificaban ante las autoridades su fidelidad y respeto y recibían, a cambio, las donaciones de dinero, tradicionales, que solventarían los gastos del clásico banquete, que tenía lugar en cada sede, donde lucían su habilidad las *tías* y morenas y donde corría la chicha, la caña de La Habana y el famoso guindado oriental, preparando los ánimos para el gran candombe que seguía a continuación.

Estas danzas han sido descriptas repetidamente. Dom Pernetty describe una danza llamada *calenda*, que bailaban no sólo negros y mulatos, sino también las jóvenes de las familias principales. Lo hacían al son de instrumentos y voces, alcanzando el baile una excepcional cadencia y ritmo.

Otras danzas eran la *Bámbula*, la *Chica*, el *Candombe* y la *Samba*, sin duda las primeras bailadas en Montevideo



*El fresco y rítmico dibujo de Pedro Figari, testigo de una vida jocunda.*

# Montevideo y el comercio de negros

Podemos observar, en el proceso de la introducción de negros en la América Española, diversos períodos que obedecen a los distintos criterios económicos y políticos que, a través del tiempo, primaron en la Corona española. Así se puede establecer una primera clasificación:

1º Las Licencias.
2º Los Asientos.
3º Libertad de tráfico.

Esta clasificación se debe a la sistematización realizada por Diego Luis Molinari, que tiene la virtud de poner orden en el estudio de las actitudes de la Monarquía respecto a la trata de esclavos, a través de un Cedulario profuso y muchas veces contradictorio.

A su vez el Dr. Eugenio Petit Muñoz, sin dejar de lado la estructuración anterior, establece para la trata de esclavos en la Banda Oriental, también tres períodos, que parten de la primera introducción de esclavos, hasta el final de la dominación española en Montevideo, que son los siguientes:

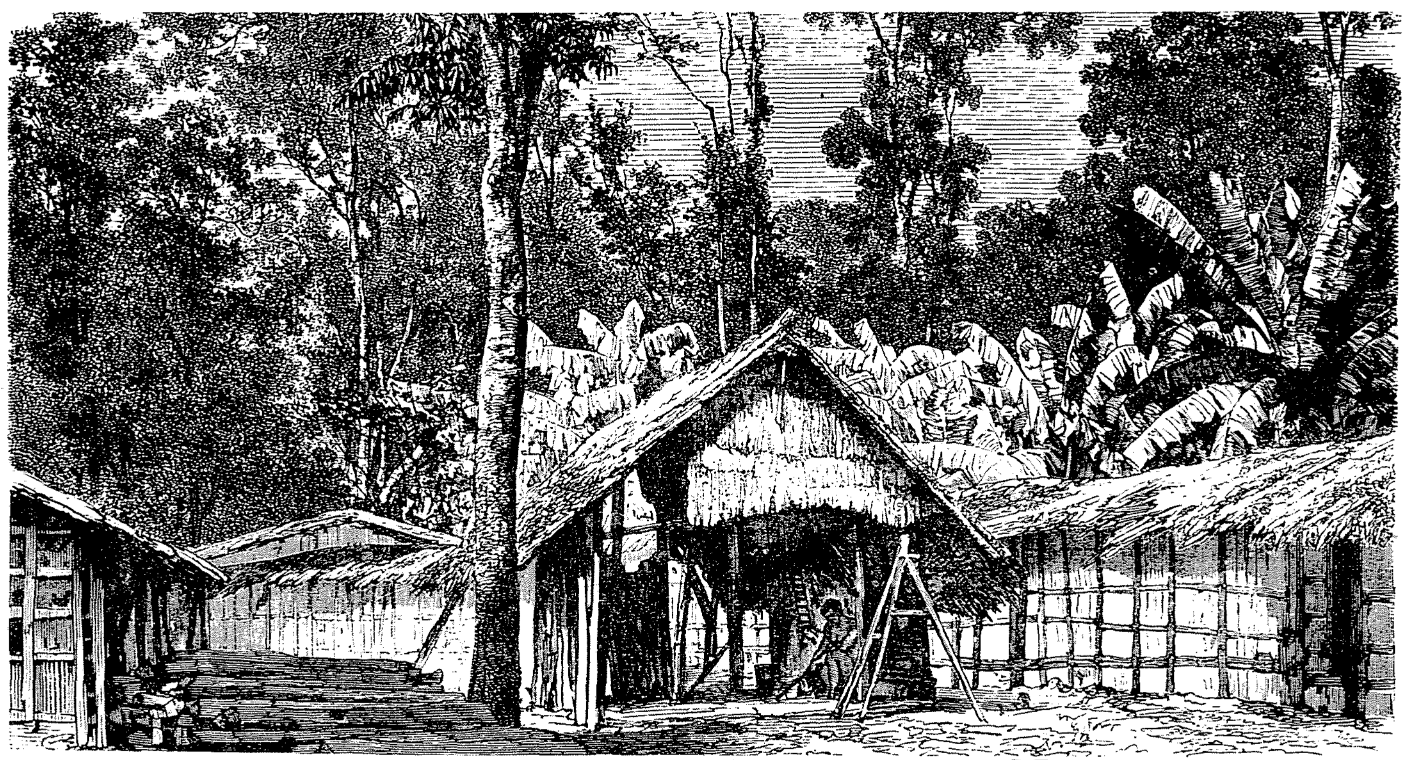
a) Anterior al comercio de negros, o la penetración esporádica, que se extiende desde el siglo XVII, hasta 1743.
b) Inicial del comercio de negros o de la penetración desde las primeras Capitulaciones, que cubre el período que va desde 1743 a 1789.
c) Expansión del comercio de negros o de penetración creciente, desde 1789 a 1814.

Es necesario para la primera clasificación, tener en cuenta la obra de Elena F. S. de Studer, quien luego de analizar la ordenación de Diego Luis Molinari, estudia minuciosamente, el período de los *Asientos,* que se inicia en el año 1528 con el otorgado a los alemanes Enrique Ehinger y Gerónimo Saylles. Este Asiento ha sido considerado como el primero, para el período de concesiones de la Corona a particulares, para las colonias americanas.

En el año 1701, se otorgó el Asiento, a la Compañía Real de Guinea. Esta Compañía iba a operar en el Río de la Plata, introduciendo los negros por Buenos Aires. Su compromiso era el de colocar en las Indias y en el plazo de diez años, cuarenta y ocho mil negros, a razón de cuatro mil ochocientos por año, que vendería en su beneficio, percibiendo la Real Hacienda doscientos mil escudos inicialmente, y vencido el contrato, la cuarta parte de las ganancias que rindiera el Asiento.

En lo que se refiere al Río de la Plata, la introducción debería alcanzar el número de setecientas a ochocientas "piezas" por año, autorizándose la arribada de dos naves anualmente.

Cuando a partir del Tratado de Utrech, la South Sea Company, obtuvo el monopolio del Asiento desplazando a los franceses, se vinculó muy íntimamente a Buenos Aires y muy prontamente obtuvo autorización para faenar en la



*Desde la arcádica vida aldeana de Gabón, los barcos negreros montevideanos...*

Banda Oriental, para proporcionar alimento a los esclavos y naturalmente hacer corambre, por lo cual hubo de levantar las construcciones necesarias para la protección del cargamento que llevaría a su retorno. Estos barracones fueron instalados en la costa del Arroyo de las Vacas y ese fue el momento en que se introdujeron los esclavos en el territorio de la Banda Oriental.

La Compañía estaba autorizada para introducir anualmente, al Río de la Plata, mil doscientas "piezas". De ellas, ochocientas debían quedar en el mercado de Buenos Aires y las cuatrocientas restantes, se distribuirían en el Paraguay, Chile y Perú. ¿Podía el Buenos Aires de aquella época, absorber ochocientos negros anualmente? Es evidente que no, pero los representantes de la Compañía obtuvieron el privilegio de introducir, en el interior del Continente, el excedente de los no adquiridos en Buenos Aires, luego de seis meses de desembarcados.

El Caserío del Arroyo de las Vacas funcionaba eficientemente y la Compañía dispuesta a realizar toda clase de comercio, lícito o ilícito, en la zona donde ejercía su monopolio, contrabandeó esclavos en las zonas mencionadas y los descargó, libremente, en la Colonia del Sacramento, desde donde desbordaron a los territorios cincunvecinos. Asimismo la Compañía obtuvo el privilegio de arribar al Puerto de Buenos Aires, con un barco mercante, de quinientas toneladas, con efectos comerciales, que podían ser libremente vendidos en la plaza. Era una nave milagrosa, cuyo stock de mercaderías jamás se agotaba, con grande regocijo y aprovechamiento de los poco escrupulosos comerciantes locales, quienes en pública connivencia, apoyaban este contrabando oficializado. En la Colonia del Sacramento se hallaba fondeada la gran flota mercante proveedora.

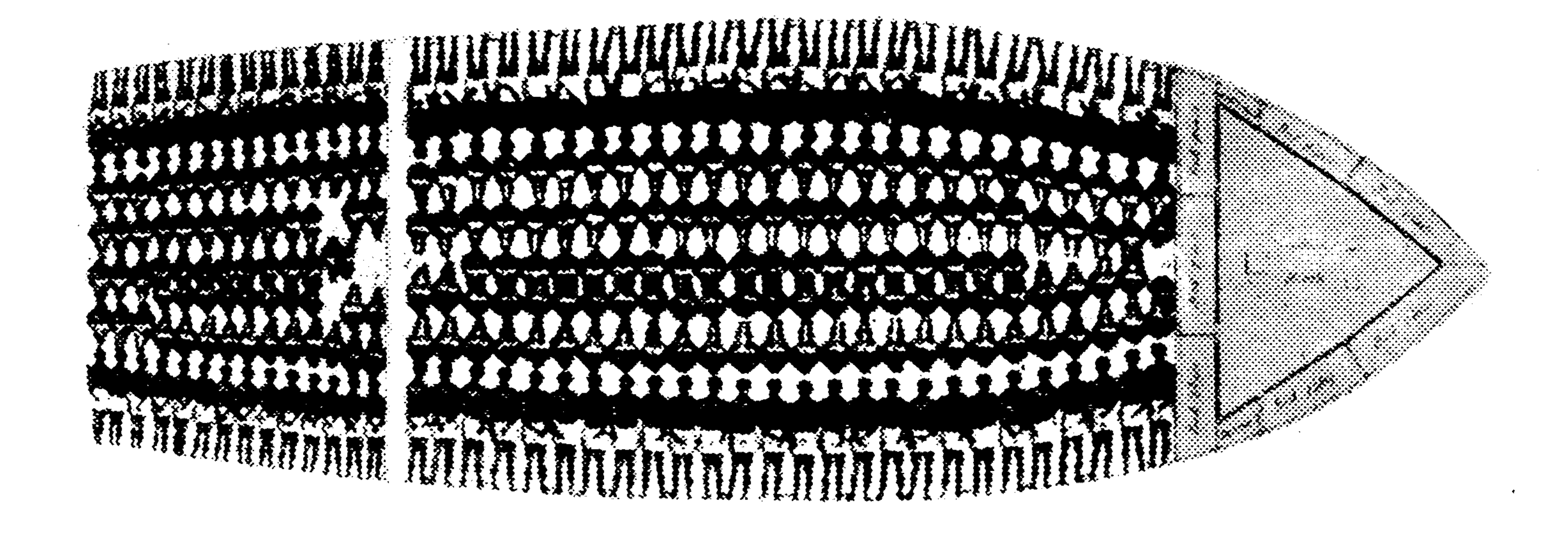
La guerra que enfrentó a España con Inglaterra desde el año 1739 hasta 1748, determinó un cambio en la política de la Corona, la que retornó al sistema de Asientos nacionales, otorgándose el 10 de setiembre de 1741 a un particular, Tomás Navarro, autorización para introducir anualmente en Buenos Aires, dos navíos de trescientas toneladas, cargados de esclavos. Era un intento más, para cerrar la brecha abierta en el comercio local por el contrabando inglés.

Esta concesión de Asientos a particulares, se amplía sin cesar, como la obtenida por Don Miguel de Uriarte, quien en el año 1765 obtuvo permiso para presentar en los mercados de Indias, sin fijarse puerto de destino, quince mil negros por año. Igual beneficio obtuvieron luego Lorenzo de Aristegui y Francisco de Aguirre, quienes asociados, formaron la Compañía Gaditana. En el año 1776, les fue prorrogado y ampliado y todo muestra el propósito de la Corona de arrebatar a los extranjeros la trata de negros. La Compañía Gaditana benefició a Montevideo con reiterados envíos de esclavos, pero debió sufrir la competencia de otros particulares como Manuel de Basavilbaso, Baltasar de Andía y Pablo Alvarez, cuyos Asientos les daban el privilegio de descarga de negros en Montevideo.

El Reglamento de Libre Comercio, que dio a Montevideo la calidad de Puerto Mayor constituyó el máximo esfuerzo metropolitano, para mantener el monopolio del comercio en la órbita española, en el aspecto de la trata de negros, cristalizó en la creación de la Real Compañía de Filipinas, con derecho a introducir en los puertos de *"Montevideo, Chile y Lima, los Negros que le parezca"*, en la cantidad de cinco a seis mil unidades anuales, por el término de dos años, pagando la cantidad de ciento cincuenta y cinco pesos por unidad vendida. Con el objeto de precaver la entrada clandestina de artículos de comercio, la Real



*...arrancaban la ingenua mercadería humana convertida en onzas de oro por un patriciado insaciable.*





*Los barcos negreros adaptaron "tecnológicamente" sus bodegas para el maldito tráfico.*

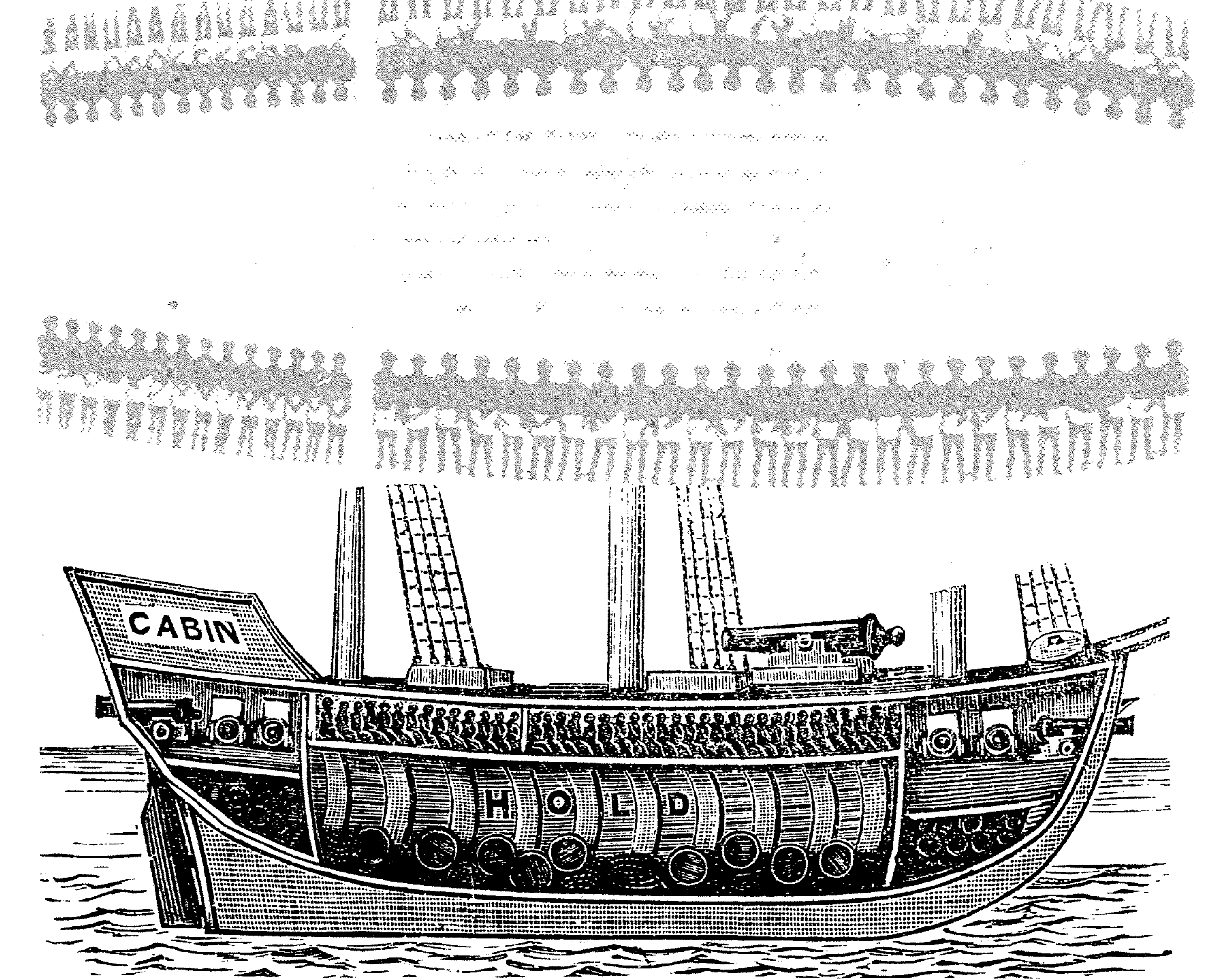
Orden estableció que "Los Buques que se empleen en este tráfico no podrán conducir a los Puertos de esos Dominios adonde se dirijan más que los esclavos, con la ropa y utensillos que a estos corresponden, víveres, caldos o licores de rancho", disponiendo la incautación de toda mercadería no autorizada.

El Puerto de Montevideo, que había sido especialmente indicado como punto de desembarco de los negros que podía transportar la Compañía, amplió su giro ya que ella, si introducía esclavos extraía en su viaje de retorno los productos de la tierra. Así se estableció una íntima comunicación entre este Puerto y los del Brasil e Inglaterra, cuyos comerciantes, acapararon los cueros y las carnes industrializadas en los saladeros de Montevideo, así como las crines, astas, sebos, grasas y harinas, con destino a los mercados de consumo, pagando en cada caso, los derechos de Aduana correspondientes.

La Real Cédula del 24 de noviembre de 1791, hizo extensiva al Río de la Plata y naturalmente, a Montevideo, su Puerto único, la libertad de comercio de negros, sin gravamen, siendo el punto obligado de arribada en adelante. "La aplicación de esta Pragmática, de la que fueron particularmente usufructuarios los portugueses, vino a acordar, de hecho a Montevideo los privilegios de la introducción de negros en el Río de la Plata, lo cual suscitó la consiguiente lucha con el puerto de Buenos Aires".

El llamado *comercio de ensayo,* apoyado en estas bases por la Real Cédula de febrero de 1789, confirmado definitivamente, en la Real Orden del 4 de marzo de 1795, que autorizó el tráfico con los puertos portugueses del Brasil, se constituyó, automáticamente, en el verdadero proveedor de esclavos de Montevideo y significó un fuerte estímulo para los comerciantes locales para intervenir directamente en el comercio de esclavos, con amplia libertad para fijar los precios más adecuados al mercado.

La burguesía montevideana, en pleno desarrollo, decidida a expandir la órbita de su actividad mercantil y derribar los monopolios y las tutelas, abrió nuevos rumbos a su crecimiento económico. Se lanzó, de lleno, al acaparamiento del tráfico de negros y centró en él el emporio esclavista más grande que jamás conoció el Río de la Plata, las zonas mediterráneas y el Pacífico.

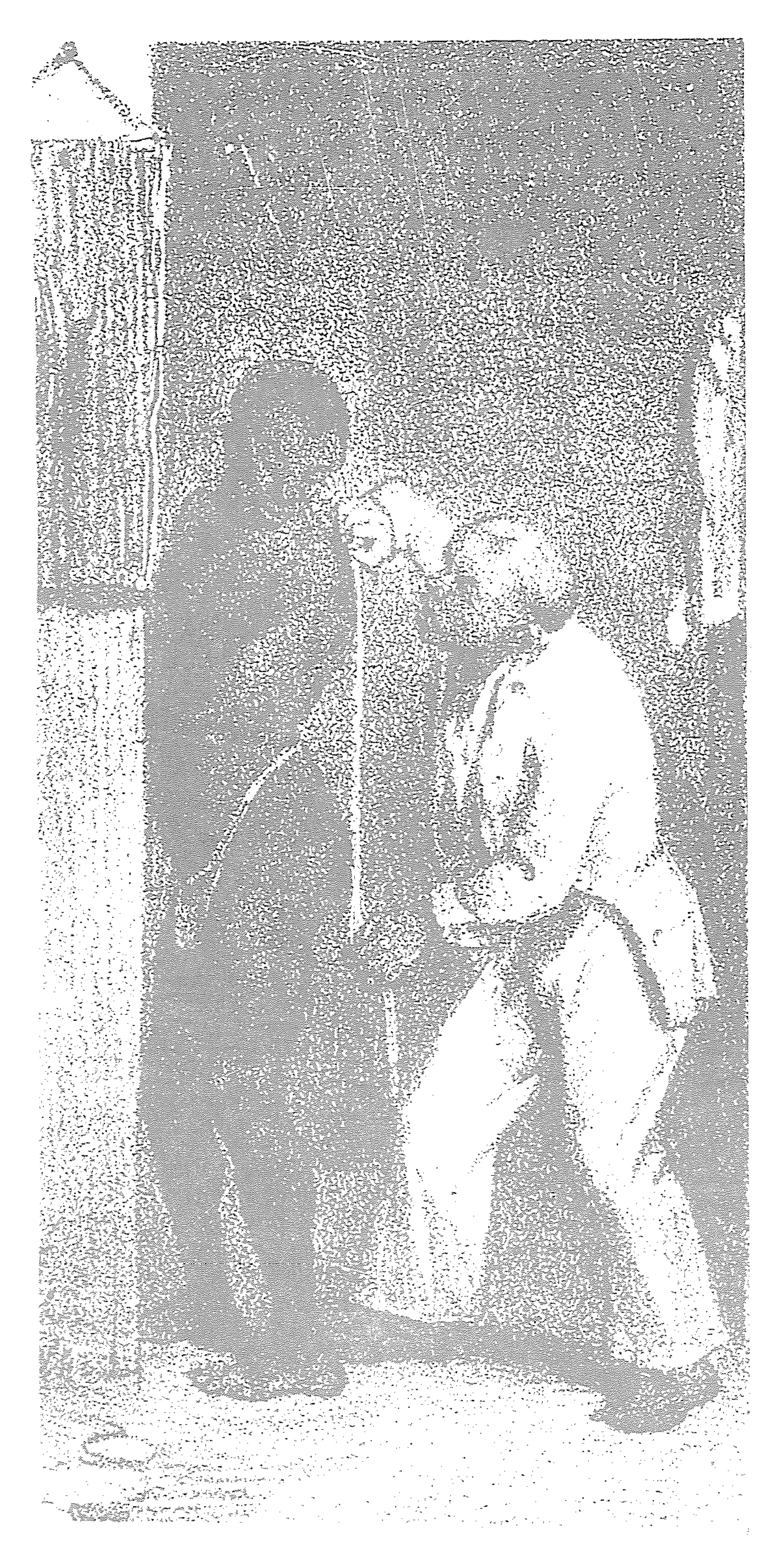



La Real Orden autorizaba la extracción de frutos del país y su introducción en los puertos del Brasil y a su retorno desembarcar los adquiridos en aquellas colonias: negros, café, algodón, aguardiente, etc. Aún una disposición de la Super Intendencia de la Real Hacienda, aprobada por el Virrey, dispuso el 15 de noviembre de 1797, que las embarcaciones procedentes de las colonias extranjeras o las que conducían negros, debían precisamente, arribar a Montevideo, no pudiendo desembarcar efecto alguno en cualquier otro puerto del Río de la Plata.

Al año siguiente, el 29 de mayo de 1798, se autorizó a Manuel de Souza Freire, comerciante de Lisboa, para desembarcar mil doscientos negros *bozales* y para extraer de la Plaza, en artículos de la producción local, el valor que obtuviera por ellos y el 30 de julio del mismo año, se concedía a Tomás Antonio Romero, autorización para la adquisición de naves de construcción extranjera, destinadas a que se mantuviera el comercio "directo desde las costas de Africa hasta Montevideo, cuyos principios se deben a su celo y especulación".

Más tarde, otra Real Orden, la de 4 de setiembre de 1801, eximía a la Compañía del pago de los derechos de alcabala que correspondían a la introducción de negros en los territorios del Río de la Plata, Chile y Perú. La Real Cédula de 22 de abril de 1804, ratificó y amplió, en favor de Montevideo y por doce años el privilegio de la libre introducción de esclavos y las Reales Ordenes de 3 de octubre de 1804, de 22 de febrero de 1806, la del 29 de agosto del mismo año y la del 16 de setiembre de 1807, ratificaron ese privilegio, ampliándolo. Era evidente que la Corona mostraba una notoria decisión de favorecer a Montevideo.

El comercio de esclavos fue decisivo en el desarrollo económico y en la evolución del giro financiero de Montevideo, tanto que el Virrey Nicolás de Arredondo, expresaba en su *Memoria de Gobierno,* refiriéndose al tráfico: "el número de los introducidos en Montevideo desde que acá se publicó la citada Real Cédula, hasta el día en que dejó el mando, que quiere decir desde el 11 de febrero de 1792 hasta el 6 de mayo último (1795) asciende a dos mil seiscientos ochenta y nueve; los cuatrocientos veinticinco traídos directamente por Romero derechamente de Africa, sin contar con las ciento dieciséis piezas que murieron en



*Las "mercaderías" se tabulaban y medían para ponderar sus "virtudes" y ocultar sus "defectos".*

el viaje y los dos mil doscientos setenta y cuatro restantes conducidos desde las colonias del Brasil, ya por cuenta de los portugueses y ya por la de españoles, uno de estos don Tomás Antonio Romero, quien además tiene pendientes y espera el regreso de dos expediciones que sucesivamente despachó al Brasil por su cuenta, una en agosto y otra en octubre del año próximo pasado, las cuales se regula que podrán conducir de quinientos a seiscientos esclavos de uno y otro sexo".

Las autoridades españolas tuvieron cuidado de prevenir los posibles contagios de las enfermedades de que los negros pudieran ser portadores, tomándose así, las prevenciones sanitarias necesarias, tanto que durante la travesía como a su arribo a Montevideo. El Cabildo, el 9 de enero de 1793, se dirigió al Gobernador Antonio de Olaguer y Feliú, denunciando las precarias condiciones de higiene de los buques del tráfico y de salud de los negros que, desembarcados quedaban dentro del recinto de la ciudad con los riesgos consiguientes para la población, diciéndole: "Cerciorado este Cabildo del crecido acopio de negros que se van haciendo a este puerto por los sujetos empleados en este tráfico y como el depósito lo verifican dentro del pueblo, siendo este procedimiento opuesto a la piadosa mente del Soberano, que no vigila otra cosa que proporcionar a sus vasallos por cuantos medios le dicta su tierno amor, la mayor sanidad y preservarlos de todo contagio, el cual se puede facilitar y amenguarse en esta ciudad, con la citada introducción y depósito de los negros que vienen cubiertos de sarna y llenos de otros males capaces de infectar la parroquia, llegue a experimentarse esta fatalidad cuando tal vez fuese ya dificultoso el extinguirla lo pone este Ayuntamiento en la consideración de V. S. a fin de que se sirva librar las providencias que la penetración de V. S. halle corresponda a prevenir el daño general que puede esperarse en esta ciudad, la existencia de otros negros dentro de ella, mucho más terrible con la noticia positiva del arribo de otras embarcaciones".

Por consecuencia de ello, el Gobernador dispuso la creación de la Junta de Sanidad y la *visita* a las naves, a los efectos de constatar el estado sanitario de su cargamento. Esta *visita,* la practicaba una Comisión, integrada por el propio Gobernador, un Regidor, un Cirujano y un Escribano, que dejaba constancia de los procedimientos realizados.

Una vez arribadas a puerto, las naves que conducían esclavos negros, debían sufrir la *cuarentena,* a los efectos de las comprobaciones sanitarias a que nos hemos referido. Este término de cuarenta días, era fijado por la Real Cédula de 22 de abril de 1804, que ampliaba el plazo de ocho días que había establecido la de 24 de noviembre de 1791. Pero la denuncia del Cabildo iba a tener otra consecuencia. Los negros esclavos no podrían ya permanecer más en la ciudad, por lo que fue necesario abocarse a la construcción de los depósitos que debían recibirlos.

El Presbítero Dr. José Manuel Pérez Castellano, dejó constancia de este hecho, ya que en su correspondencia con su Maestro de Latinidad *Dn. Ramón Riva,* expresaba: "Se están esperando por días dos embarcaciones inglesas cargadas de negros y los apoderados de este Asiento (que dicen subsistirá) van a hacer galpones sobre la orilla del Miguelete a su entrada en la Bahía, para hospedarlos. La

ciudad los ha determinado allí consultando la salud del pueblo y la de los infelices esclavos. Ciertamente causa lástima sólo la memoria de este triste comercio, pero su necesidad para la América o la costumbre si no ahoga, al menos prevalece siempre a todos los sentimientos de la humanidad y de la razón".

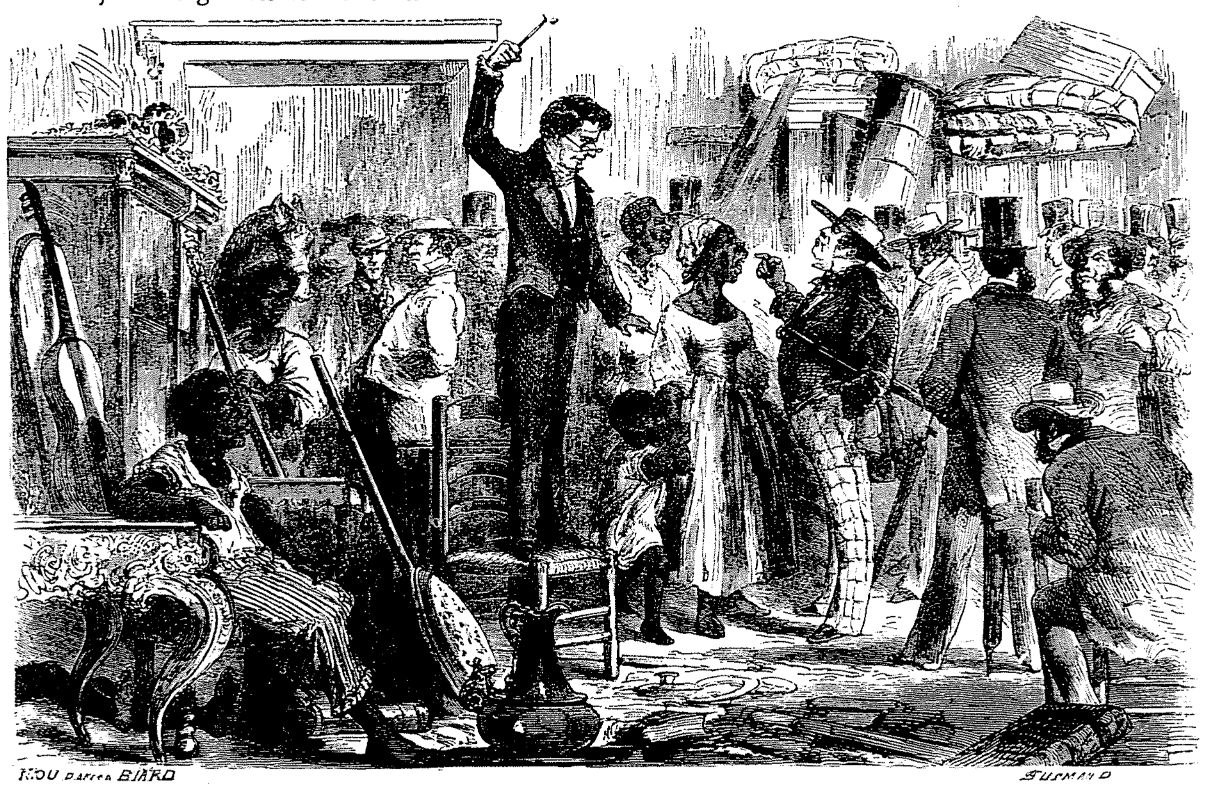
Estas construcciones fueron la consecuencia de las gestiones que Don Martín de Sarratea iniciara ante el Cabildo, en el año 1787, con el fin de que se le autorizara a construir los edificios, de capacidad suficiente para que en ellos fueran depositados los mil esclavos que transportaban las dos fragatas inglesas, por él contratadas, que debían arribar a puerto en los meses de octubre y noviembre de ese año. Antes del fin de él, ya la obra se había terminado cubriendo una manzana de terreno, en la desembocadura del Arroyo Miguelete, en su margen izquierda frente a la Punta de Piedras, con cinco viviendas, dos grandes depósitos, almacenes, cocinas, etc. Su ubicación, actual, estaría delimitada por las calles República Francesa, C. Trillo y la Rambla Sudamérica. Ella sirvió para la *cuarentena* y el depósito de los negros esclavos que arribaban a la Plaza. Se le llamó, desde la época, con el nombre de *Caserío de los Negros.*

El comercio de esclavos se transformó en uno de los rubros fundamentales de la economía montevideana. Su valor fue variable, oscilando alrededor de los cuatrocientos pesos fuertes. En función de su fortaleza, salud, edad y habilidad manual y su trabajo reportaba a sus amos un interés mensual que alcanzaba hasta los doce pesos. Eran destinados a los trabajos más pesados, pero desempeñaban también todos los oficios manuales en beneficio de sus dueños en la ciudad y en las grandes estancias del interior.

Pero si ese era el *precio de mercado* del esclavo, es necesario establecer su *precio de costo.* Se puede afirmar que sobre cada *pieza,* recaían varios gravámenes, que consistían en cincuenta pesos por hombre pagados a los captores, dos pesos y siete reales por costos de extracción, cuarenta pesos de flete, además de los gastos de manutención durante la travesía, alcanzando, todos en su conjunto, a la suma de ciento cuarenta pesos, a cargo del vendedor. A esto se hacía necesario agregar los derechos de importación que debían pagarse en la Aduana, que consistían en dieciseis pesos por esclavo desembarcado. Para su venta, el Asentista tomaba como base esa suma para, fijado el precio de mercado, establecer el margen de su ganancia.

Los más destacados comerciantes de Montevideo, integrantes de una sociedad fina y culta, alta burguesía, firme y tesonera en sus propósitos emancipistas, se habían convertido en los más importantes comerciantes de esclavos de la América del Sur. Si mencionamos nombres como los de Francisco Juanicó, Luis Godefroy, Antonio San Vicente, Mateo Magariños, Cristóbal Salvañach, Pascual Parodi, Pedro Francisco de Berro, Joaquín de Chopitea, Manuel Costa y Texidor, Juan Vidal y Batlla, Carlos Camuso, Antonio Massini, José Batlle y Carreó, Roque Antonio Gómez, Nicolás de Acha, José de Errazquin, José Gestal, Francisco Antonio Maciel y Lucas Obes, nos podremos poner al tanto del volumen que alcanzó el comercio esclavista montevideano.

No sería abultado calcular que hasta 1810, entraron al puerto de Montevideo más de veinte mil esclavos, los más en tránsito hacia las Capitanías y Virreinatos mencionados, reportando su venta, en beneficio de la Real Ha-



*En un mercado esclavista de Río de Janeiro: pianos, negros y muebles. Todo se vende a granel.*

cienda una suma de doscientos mil pesos y para los Asentistas ochocientos mil.

La Revolución de Buenos Aires del año 1810, que rompió su vinculación con la metrópoli y naturalmente, con Montevideo y la Revolución Oriental de 1811, significó un fuerte golpe para el monopolio esclavista de Montevideo, que vio cerrado el mercado de colocación de su mercadería humana en el Continente, salvo con el Perú, y vio languidecer el fructífero *comercio de ensayo* con los puertos del Brasil, ya que los revolucionarios se habían apoderado de los centros de la producción industrial de extramuros y las ventas de tasajo, charque y carne conservada en salmuera cesaron. Tampoco la corambre, uno de los más fuertes rubros de la exportación pudo mantenerse, puesto que establecido el Sitio a la Plaza no entró, en ella, un solo cuero desde la campaña. Pero el impacto más importante que experimentó el comercio montevideano fue, sin ninguna duda, la pérdida del tráfico negrero que le había reportado tan suculentas ganancias y que lo había enriquecido. Constituía su ruina a corto plazo y los hechos lo acreditaron. Montevideo, como plaza comercial, estaba destinada a desaparecer.

## El fin de la esclavitud

El movimiento ideológico antiesclavista respaldado por la prédica secular de la Iglesia que hemos mencionado, tuvo en la corriente de la Ilustración un formidable propagandista. Pero un sistema fundamentado en la mano de obra esclava, no podía ser suprimido sin que determinara un tremendo colapso en la producción, en la economía y en la sociedad.

El enfrentamiento entre ideal y realidad no proporcionaba el clima más propicio para enfrentar las modificaciones de un sistema, en el que la trata de esclavos era la pieza clave. Ninguna de las grandes potencias adhirió al movimiento, antes bien, se mostraron cada vez más firmes en asegurarlo y en acrecentarlo.

No se atisbaba, ni el medio ni los procedimientos viables a los que se podría recurrir, para lograr la sustitución del trabajo del esclavo, por mano de obra asalariada. Por otra parte, los sectores sociales que debían entrar a desempeñar esas tareas, habían eludido sistemáticamente, toda vinculación con el sistema. En las colonias no había obreros y las potencias colonizadoras habían concretado un sistema de monoproducción de materia prima y no de industrialización. Todos los productos manufacturados provenían de las metrópolis, firmemente asidas al sistema mercantilista.

Otro elemento, fuertemente positivo, que esgrimían los esclavistas, era el valor material de cada una de las *piezas*, que habían adquirido en los mercados y que nadie les iba a indemnizar.



*La "liberación" llegó; pero la herencia del racismo marcó por años el sentimiento de "superioridad" del amo blanco.*




Sabemos bien que es muy fácil que un Gobierno dicte un decreto disponiendo la libertad del esclavo, pero sabemos bien también, que sus consecuencias son catastróficas para una economía asentada sobre esa base. Ejemplo característico fue la candente batalla política que en los Estados Unidos precedió a la liberación de los esclavos y la consecuencia —el juicio por las armas— la Guerra de Secesión, que abatió y ensangrentó a la nación durante 5 años y estuvo a punto de romper su unidad. Existían cuatrocientos mil esclavos y cada uno de ellos valía entre mil quinientos y dos mil dólares, por lo que, por un cálculo aproximado, debemos establecer que la economía sureña tenía invertidos ochocientos millones de dólares en esta mercadería.

No vamos a insistir sobre el planteo, pero debemos decir que hemos traído a colación, este ejemplo, para dar la real perspectiva y dimensión, de lo que significó el abolicionismo.

De todas las potencias esclavistas, quien tomó la iniciativa para la abolición del *"abominable tráfico"*, fue, paradojalmente, Inglaterra. La Corona, dando un paso fundamental y definitivo, lo abolió en sus colonias a partir del año 1807, liberando a los esclavos e indemnizando a sus propietarios. Gran Bretaña, la más importante potencia esclavista del siglo XVIII, se transformó, repentinamente en liberal y antiesclavista, pero su explicación debemos buscarla en la aplicación de una política económica dirigida a fortificar su proceso industrial y mercantil. Los ricos manufactureros de Londres, dueños de la política exterior y de la producción fabril, fueron quienes determinaron esta drástica medida, en la superficie, digna y moral. El mercantilismo se disfraza con el manto del libre cambio, pero la maniobra estaba dirigida a acaparar, principalmente, el mercado latinoamericano en todos los rubros de la introducción y donde se hallaba la masa mayor de esclavos del mundo. Cerrado el mercado europeo —el Bloqueo Continental era un hecho incuestionable— se hacía indispensable la obtención de nuevas plazas de consumo.

No cabe duda de que las colonias de las potencias rivales, rota la estructura esclavista, no tendrían capacidad para el mantenimiento de la producción de materia prima exportable, ni la de elaboración de artículos manufacturados, determinando ello la ruina de la incipiente industria local, en beneficio de los manufactureros ingleses, que obtendrían por esta vía, fáciles oportunidades para colocar sus productos. Por ello, cuando se produjo en América el movimiento independientista, la actitud de Inglaterra fue definitiva. Por sí y ante sí, se atribuyó el derecho de *patrulla* de los mares y de *visita* a las embarcaciones en tránsito, requisando toda la mercadería humana que conducían a su bordo, liberándola.

La invasión comercial del Río de la Plata, a partir del año 1807 y pese al fracaso de la militar, fue evidente. Tanto, que los industriales de Montevideo, en el año 1823, denunciaron un hecho que evidencia el trasfondo de una actitud aparentemente cristiana y humana. Los ingleses al retirarse de Montevideo aquel año, se llevaron "espuelas, lazos, ponchos y aún bolas para modelos, pues bien pronto

vino que la fábrica de nuestros exquisitos ponchos balandranes estuvo en grave riesgo de arruinarse por la concurrencia de los ingleses". El noventa por ciento de la industria local era de mano de obra servil y naturalmente, quebró.

El estallido de la Revolución, en Hispano América tuvo respecto al esclavo, una consecuencia radical: su emancipación. La Junta de Caracas abolió el tráfico en el año 1810, el Presbítero Miguel Hidalgo lo hizo en Méjico el mismo año, el Congreso Nacional reunido en Santiago de Chile, tomó igual medida en 1811 y José de San Martín lo ordenó en el Perú, en el año 1821.

Los liberales españoles, en las Cortes Constituyentes reunidas en Cádiz, no pudieron escapar a la corriente emancipadora que invadía ya todos los ambientes librepensadores. El Diputado por Méjico presentó un proyecto para erradicar definitivamente la esclavitud en los Reinos de España e Indias. Fue estudiado y discutido aprobándose la Ley que disponía el *cese del tráfico y la libertad de vientres.*

La cerrada oposición inglesa al tráfico esclavista, mantenida con rigurosa intransigencia, debía al fin dar sus frutos. Fue llevada al temario que debían discutir las Potencias vencedoras de Napoleón Bonaparte, reunidas en el Congreso de Viena. Allí se trató el cese del comercio africano de esclavos y la liquidación de la piratería berberisca en el Mediterráneo.

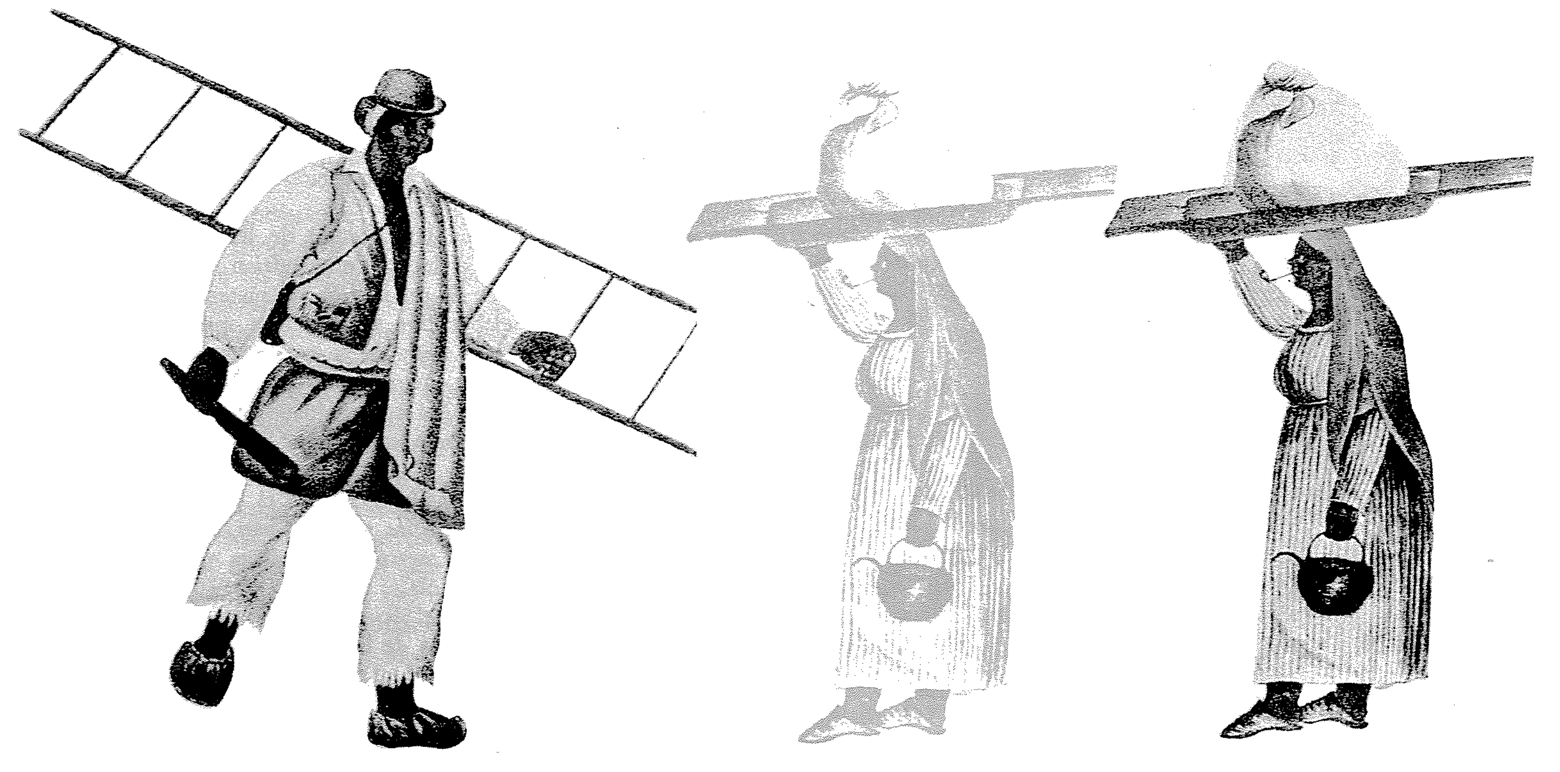
Pero aunque casi todos los Estados europeos —España se opuso decididamente— dieron finalmente asentimiento, formal, a la proposición inglesa, sólo se logró una declaración por la que se *"recomendaba la más rápida abolición de la trata de negros en todo el Universo"*, pero se dejaba librado al criterio de cada uno de las Potencias esclavistas *"el modo y la época de su abolición"*.

La discusión se renovó en el Congreso de Aquisgrán y pese al empeño de Lord Castlereagh, quien presentó una proposición para que se autorizara el derecho recíproco de registro de los barcos, por navíos de guerra especialmente designados para ese fin por las Potencias Aliadas, no tuvo éxito. En vista de la superioridad abrumadora de la flota de Inglaterra, *"no se podía disparar un cañonazo en ningún mar, sin permiso del gobierno inglés"*, se consideró que, de ser aprobada dicha proposición, equivaldría a facultar a Inglaterra, para controlar el comercio de todas las naciones y ahí radicó la razón de su rechazo.

Pese a que su campaña abolicionista fracasó en los Congresos, sus gestiones directas, de Potencia a Potencia, tuvieron más éxito. Las presiones políticas y económicas que ejercía Inglaterra eran decisivas, tanto que España firmó en el año 1817, un tratado en el que se estipulaba que el tráfico negrero cesaría a partir del año 1820.

No había sido fácil vencer la resistencia española al tráfico, enfáticamente manifestada en Viena y sostenida en forma cerrada por sectores de producción interesados en su mantenimiento, especialmente cubanos, quienes reiteradamente, en 1810, 1822 y 1823, elevaron sendas representaciones a la Corona, con el ánimo de obtener su apoyo al tráfico esclavista, que no dejaron, por cierto, de hallar amplio eco en los políticos de Madrid.

En el año 1835, Inglaterra, ampliando el Tratado anterior, obtuvo uno nuevo, estableciendo no sólo la supresión de la trata de esclavos, sino una drástica y más



*El negro fue peón y lavandera, cargador y farolero.* *(Dibujos de H. Bacle).*

severa sanción: la aplicación de muy fuertes castigos y multas a los transgresores hallados en falta. Y el propio Papa, Gregorio XVI, a través de la *Bula* de 3 de noviembre de 1839, reiteró la condenación de la Iglesia a quienes lucraban con el tráfico, lanzando la *Excomunión* sobre ellos, pero la consecuencia fue que, aquel comercio, libre y consentido, se transformara en la más formidable y lucrativa actividad contrabandista, exento de impuestos y de contralor de precios. Los centros más importantes de esta especulación, fueron como siempre las Antillas y el Brasil.

La más equilibrada, seria y ambiciosa aspiración para terminar con el tráfico de esclavos, nació en el seno de la Asamblea General Constituyente y Legislativa de las Provincias Unidas del Río de la Plata, reunida en Buenos Aires en el año 1813. Si constituyó un fracaso en su faz Constituyente, no cabe duda de que en el Legislativo representó un éxito, ya que elaboró una obra perdurable inspirada en el espíritu de la Libertad.

Legisló para las tres castas, integrantes fundamentales, de la sociedad rioplatense: el blanco, el indio y el negro. Nos interesa, particularmente, la legislación referida al negro, puesto que tiene una relación directa con la abolición de la esclavitud. La Ley dispuso la *libertad de vientres,* el hijo de la esclava nacía libre, pero quedaba bajo la custodia del amo de ésta hasta que alcanzaba la edad de dieciocho años. Allí era *libre* sin ninguna limitación, con todos los derechos que le eran propios y naturales, por su condición de tal.

No se introducirían más esclavos, *la trata de negros quedaba suprimida y condenada como delito público* y los esclavos existentes continuarían en la condición de tales, sin variantes, comprables y vendibles. La esclavitud, en el Río de la Plata, se extinguiría por desaparición natural.

Fue un planteamiento ponderado, que contemplaba las necesidades y exigencias de una economía de obra de de mano servil, que no podía ser violenta y repentinamente transformada en mano de obra asalariada. Se establecía un lapso, una pausa para la transformación, *diez y ocho años,* que en un proceso de producción industrial y ganadero, constituyen un período de lenta descongestión de las viejas formas de explotación —la mayoría de los peones de los saladeros eran esclavos— para dar paso a los nuevos elementos de trabajo, que percibirían salarios a cambio de su labor manual.

Las disposiciones de la Ley, establecían muy estrechas precisiones para su efectivo cumplimiento. Los párrocos de cada jurisdicción eclesiástica, se hallaban rigurosamente obligados a dar cuenta a sus respectivos jerarcas, para que éstos lo pusieran en conocimiento del Gobierno, de todos los actos sacramentales de Bautismos celebrados en párvulos, cuyos padres eran esclavos.

En la Catedral de Montevideo existe, al respecto, el más formidable testimonio de que la Ley se cumplió y de él, surgen las comprobaciones que acreditan y confirman cómo la Iglesia Oriental, fue fiel a aquellas disposiciones de la Asamblea General Constituyente y Legislativa. Allí figuran cientos de Bautismos, celebrados por el Reverendo Padre Fray Eugenio Aguirre, entre los años 1813, 1814 y 1815, en los Extramuros de Montevideo. Vale decir, en la Línea Sitiadora, donde en medio de las



*Lavanderas en la costa.* *(Dibujo de Morel).*



*El "hachero" de Santos fue el arquetipo barroco de un tránsito: de la esclavitud al cuartel.*

vicisitudes y de las penurias propias de un Sitio, prolongado y duro, la Ley seguía manteniendo su vigencia ineluctable.

Pero en ese *Padrón,* inapreciable y prácticamente desconocido, en cada acto en que el Sacerdote inscribió al niño, hijo de esclavos, al que le había puesto *"oleo y crisma",* agregó una expresión que despertaba ecos muy recónditos en el alma de los Orientales: *"Libre por la Patria".*

> "Archivo Eclesiástico de la Iglesia de Montevideo. Año 1817.
> Relación de los Bautismos, Casamientos y Entierros, échos por el R. P. Fr. Eugenio Aguirre Extramuros de esta Ciudad por los años 1813, 1814 y 1815".

Allí apadrinaron todas las personalidades políticas, militares y civiles de la época. Los esclavos llevaron también sus hijos para ser cristianados e indefectiblemente lo fueron por los amos de sus padres, hecho que el Sacerdote acreditó con meticulosa precisión. También así se cumplía la obligación que la Ley imponía al amo de la esclava: la custodia del hijo de ella.

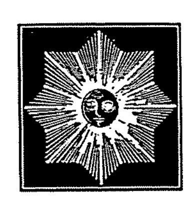
Con la Dominación Portuguesa y Brasileña —la nefanda Cisplatina— el tráfico de esclavos recrudeció ostensiblemente, alcanzando niveles similares a los de la época española. Los comerciantes de esclavos que hasta pocos años antes se habían beneficiado con el tráfico, volvían a hacerlo, esta vez, al amparo de una dominación extraña.

La Cruzada Libertadora del año 1825, cambió la faz de la situación y los Diputados de los Pueblos, reunidos en la Honorable Sala de Representantes de la Provincia Oriental instalada en la Florida, en la sesión del día 5 de setiembre de 1825, dictaron la Ley abolicionista, por la que se proclamaba la *Libertad de Vientres* y se prohibía el tráfico de esclavos en toda la extensión de la Provincia.

> "Serán libres sin excepción de origen todos los que nacieren libres en la Provincia, desde esta fecha en adelante, quedando prohibido el tráfico de esclavos de país extranjero".

Gran Bretaña, al consolidarse la Independencia de las naciones emancipadas de España, desarrolló una intensa actividad diplomática, dirigida a culminar su propósito de dar fin al tráfico de esclavos. El 13 de julio de 1839, se celebró en Montevideo un Tratado entre el Gobierno de "S. M. la Reina del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y el Presidente de la República Oriental del Uruguay", referido a la abolición del tráfico de esclavos, el que fue ratificado el día 23 de noviembre de 1841. Pero pese a ello, en el año de la ratificación del Tratado y más tarde, seguían publicándose, en la prensa de Montevideo, avisos en los que se ofrecían esclavos en venta, al tiempo que se denunciaba que desde nuestro territorio seguían introduciéndose esclavos en el Brasil, los que, desde 1832, alcanzaban el número de cuatro mil.

La situación política que sobrevino a raíz de la victoria que obtuviera el General Manuel Oribe, sobre las fuerzas del Presidente de la República, General Fructuoso Rivera, en Arroyo Grande, el 6 de diciembre de 1842, determinó una febril actividad en el Gobierno de Monte-



video, dirigida a poner en situación de defensa a la Capital. El 12 de diciembre, se aprobaba, por el Poder Legislativo, una Ley por la que disponía la abolición de la esclavitud en todo el territorio de la República, disponiendo que los emancipados quedaran afectados al servicio militar.

Se calcula que la población de color, en Montevideo, en esa fecha alcanzaba a seis mil y entre ellos se seleccionaron quienes debían formar en las filas de la Defensa, disponiéndose "que los esclavos a quienes tocase en suerte servir en el Ejército, recibirían inmediatamente de ser admitidos por la Comisión respectiva, su Carta de Libertad y sólo servirían en el Ejército por cuatro años".

Tal fue el destino del esclavo: pasar de la servidumbre al Cuartel, al enganche militar, sin expresión de voluntad del interesado. Se realizó un sorteo público, siendo incorporados trescientos hombres de una edad que variaba entre los quince a cuarenta años. Su número evidentemente aumentó luego, ya que entre las fuerzas de la Defensa figuraron tres batallones negros. La Comisión seguía en funciones y estableció categorías, para quienes debían ingresar al servicio militar. La primera, los capacitados para el servicio activo, en segundo lugar los que integrarían el servicio de reserva y tercero, los reputados inútiles.

En "El Nacional", un articulista calculaba que con un millón y trescientos mil patacones, se podrían emancipar todos los esclavos de Montevideo, calculando un precio medio de trescientos pesos por cada uno, con lo que se aseguraría la Defensa y se acrecentaría el poderío militar de la ciudad sitiada. Pero el Erario no estaba en condiciones de afrontar semejante erogación.

El Gobierno instalado en el Cerrito, a su vez, tomó posición frente a la esclavitud y el tráfico, ya que la corriente del comercio de esclavos tenía como puerto de acceso el del Buceo, abierto a las comunicaciones marítimas con todas las Potencias. El día 28 de octubre de 1846, la Cámaras reunidas en la Villa de la Restauración, aprobaron la Ley que imponía el cese de la esclavitud y del tráfico.

Al finalizar la Guerra Grande, luego de la Paz de 8 de Octubre de 1851 y al ser licenciados los contingentes de ambos ejércitos, se hizo efectiva la abolición de la esclavitud en toda la República. Pero se adelantó más aún, en ese terreno. Durante el gobierno del Presidente Juan Francisco Giró, se aprobó por el Poder Legislativo, la Ley de 23 de julio de 1853, que declaraba pirático el tráfico de esclavos.

La política abolicionista, en nuestro país, se impuso sin violencia, sin sangre y sin una oposición mayor. Su evolución fue un proceso lento, pero firme, desde 1813 hasta 1853, en razón no sólo de haber variado las circunstancias sociales, las condiciones de la vida y de la producción —los grupos económicos se orientaban hacia otras metas— sino también el concepto social sobre la condición del esclavo. El abolicionismo si tuvo sus defensores más conspicuos, entre las personalidades más destacadas de la política, no cabe duda de que invadió el alma de los grupos románticos que militaban en ambos campos antagónicos del Cerrito y de Montevideo y que la exposición de ese pensamiento en la prensa y en la producción literaria, fue el que cerró, definitivamente, el tráfico y lo desterró, definitivamente, como plaga social de la República.

BIBLIOGRAFIA

BAGU, Sergio. — *La economía de la sociedad colonial.* Buenos Aires, 1949.

BAUZA, Francisco. — *Historia de la Dominación Española en el Uruguay.* Montevideo, 1929.

BLANCO ACEVEDO, Pablo. — *El Gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la nacionalidad.* Montevideo, 1944.

KING, James Ferguson. — *Evolution of the free sclave trade principle in Spanish colonial administration.* En "The hispanic American historical review, Carolina U.S.A. Vol. XXII, Nº 1, Febrero 1942.

MELLAFE, Rolando. — *La esclavitud en Hispano América.* Buenos Aires, 1964.

LINCH, John. — *Administración colonial Española. (1782-1810).* Buenos Aires, 1962.

MOLINARI, Diego Luis. — *Datos para el estudio de la trata de negros en el Río de la Plata.* En documentos para la Historia Argentina. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 1916.

PEREDA VALDES, Ildefonso. — *Negros Esclavos y Negros Libres.* Montevideo, 1941. *El Negro en el Uruguay. Pasado y Presente.* Montevideo, 1965.

PETIT MUÑOZ, Eugenio; NARANCIO, Edmundo; TRAIBEL, José María. — *La condición jurídica, social, económica y política de los negros durante el coloniaje en la Banda Oriental.* Montevideo, 1948.

PIVEL DEVOTO, Juan E. — *Raíces coloniales de la Revolución Oriental de 1811.* Montevideo, 1957.

STUDER, Elena F. S. de. — *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII.* Buenos Aires, 1958.

# HISTORIA ILUSTRADA DE LA CIVILIZACION URUGUAYA

## Enciclopedia

### Introducción

I. La historia política. - Carlos Real de Azúa.
II. 180 años de literatura. - Angel Rama.
III. La evolución económica. - Luis C. Benvenuto.

### Tomo I

1. El mundo indígena. - Eugenio Petit Muñoz.
2. Las tierras del sin fin. - Daniel Vidart.
3. La España de la conquista. - Darcy Ribeiro.
4. Conquistadores y colonizadores. - Washington Reyes Abadie.
5. La conquista espiritual. - Alberto Methol.
6. Portugos y brasileños. - Tabaré Melogno.
7. El gaucho. - Daniel Vidart.
8. El mostrador montevideano. - Lucía Sala de Touron.
9. Amos y esclavos. - Agustín Beraza.
10. La vida cotidiana en 1800. - Alfredo Castellanos.

## Cuaderno

### Introducción

I. El pensamiento de Artigas.
II. Cuentos de horror. - Horacio Quiroga.
III. Montevideo en cuentos. - Benedetti, Hernández, Martínez Moreno, Onetti, Somers.

### Tomo I

1. Los indios del Plata. - Lozano, Azara, Larrañaga, Zorrilla de San Martín, Acevedo Díaz.
2. Diario del viaje a Paysandú. - Dámaso Larrañaga.
3. Cartas del nuevo mundo. - Colón, Vespucio, Lopes de Sousa.
4. La voz de los vencidos. - (textos indígenas).
5. Las vaquerías del mar. - Cardiel, González.
6. Muerte al invasor. - (poemas y proclamas).
7. La poesía política. - (antología).
8. El nacimiento de la ciudad. - Pérez Castellano y otros.
9. Cantos y bailes negros. - Rossi y otros.
10. Las visitas extranjeras. - (antología).

### Tomo II

11. Los porteños.
12. La guerra de los imperios.
13. Artigas: la conciencia cívica.
14. Las montoneras y sus caudillos.
15. La Independencia y el Estado Oriental.
16. Los patricios.
17. Civilización y barbarie.
18. El mundo romántico.
19. Divisas y partidos.
20. Las guerras civiles.

### Tomo III

21. Principistas y doctores.
22. Latorre y el Estado uruguayo.
23. Varela: la conciencia cultural.
24. La estancia alambrada.
25. Ingleses, ferrocarriles y frigoríficos.
26. Masones y liberales.
27. Los retratistas del país.
28. Los gringos.
29. Los grandes negocios.
30. La belle époque.

### Tomo IV

31. La cultura del 900.
32. Saravia: el fin de las guerras civiles.
33. Obreros y anarquistas.
34. Batlle: la conciencia social.
35. Estatización y burocracia.
36. El ascenso de las clases medias.
37. Sufragistas y poetisas.
38. La vida musical.
39. La Iglesia.
40. La democracia política.

### Tomo V

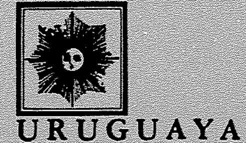
41. Los años locos.
42. El tango.
43. Las vanguardias literarias.
44. Los pensadores.
45. La quiebra del modelo.
46. El arte nuevo.
47. La garra celeste.
48. Urbanización e industrialización.
49. La Universidad.
50. Herrera: el nacionalismo agrario.

### Tomo VI

51. La conciencia crítica.
52. El sindicalismo.
53. Crisis económica.
54. Nuestro legado espiritual.
55. El mensaje de los jóvenes.

**1 enciclopedia + 1 cuaderno $ 85°**

ENCICLOPEDIA



URUGUAYA

Publicación semanal de Editores Reunidos y Editorial Arca, del Uruguay. Redacción y Administración: Cerro Largo 949, Montevideo, Tel. 8 03 18. Plan y dirección general: Angel Rama. Director ejecutivo: Luis Carlos Benvenuto. Administrador: Julio Bayce. Asesor historiográfico: Julio C. Rodríguez. Dirección artística: Nicolás Loureiro y Jorge Carrozzino -artegraf. Fotógrafo: Julio Navarro. Impreso en Uruguay en Impresora Uruguaya Colombino S. A., Juncal 1511, Montevideo, amparado en el art. 79 de la ley 13.349 (Comisión del Papel). Julio 1968. 